

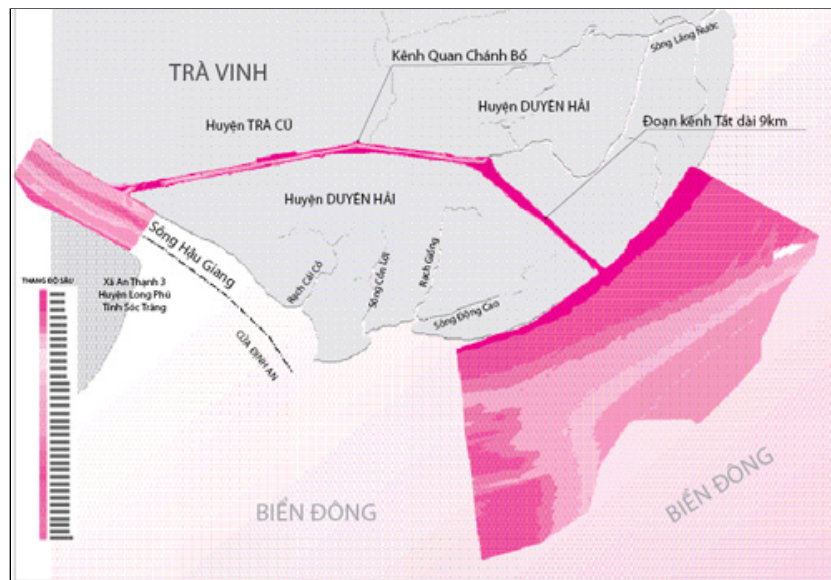
Ngày 01/09/2010, 08:22:13 (GMT+7)

3 năm nữa, tàu 20.000 tấn vào sông Hậu

TT - Các cảng biển trên sông Hậu sẽ đón tàu có trọng tải đến 20.000 tấn (gấp 4 lần hiện nay) khi công trình mở luồng tàu biển dài 40km (gồm kênh Quan Chánh Bó và kênh Tắt nối sông Hậu và biển Đông), trị giá 300 triệu USD dự kiến làm xong vào năm 2013.



Từ đây, xuất khẩu gạo, tôm, cá trực tiếp đi các nước trên thế giới nhanh hơn và rẻ hơn.



Thủy đồ cửa sông Hậu - Nguồn: Công ty PORTCOAST - Đồ họa: Như Khanh

30 năm tìm luồng ra biển

Theo ông Phạm Anh Tuấn - giám đốc dự án Công ty cổ phần Tư vấn cảng - kỹ thuật biển (gọi tắt là Công ty Portcoast), đơn vị lập quy hoạch cảng biển VN, để mở được luồng tàu biển mới vào sông Hậu là một câu chuyện dài gần 30 năm.

Từ những năm 1980, Nhà nước đã nhiều lần cho nạo vét cửa biển Định An (còn gọi là cửa Trần Đề) để đưa tàu lớn vào sông Hậu, nhưng luồng này hẹp và cạn, độ sâu chỉ khoảng 4-5m, sau khi nạo vét được 2-3 tháng thì cửa biển lại tái bồi lắng phù sa nên chỉ cho tàu có trọng tải đến 5.000 tấn ra vào khi thủy triều cao.

Từ năm 1997-2002, nhiều tổ chức tư vấn của nước ngoài được mời đến nghiên cứu, tìm phương án cải tạo cửa Định An nhưng họ đều có chung nhận định cửa biển này “bất trị”, không thể cải tạo cho tàu lớn ra vào.

Từ năm 2002-2004, Công ty tư vấn quốc tế SNC Lavalin (Canada) cùng các đối tác là Công ty Haskoning (Hà Lan) và Công ty Portcoast đã mạnh dạn chuyển hướng nghiên cứu mở một luồng tàu biển đến sông Hậu dài 40km (trong đó đào kênh Tắt cắt qua đất liền dài 9km), xây dựng 36km kè hai bên bờ kênh, tại cửa biển xây hai đê chắn sóng với mỗi đê dài 2,5km... Luồng tàu biển vào sông Hậu này sẽ mở rộng “cánh cửa” cho cả khu vực ĐBSCL.

Ông Trần Văn Tư, phụ trách tư vấn giám sát ở dự án “Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu”, cho biết năm 2007 cấp thẩm quyền đã phê duyệt dự án này, nhưng các nhà khoa học tiếp tục góp ý về dự án nên Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức một số cuộc hội thảo để đi đến thống nhất. Vì vậy đến cuối năm 2009 dự án mới được khởi công xây dựng.

Mỗi tấn hàng giảm 10 USD

Hiện nay, các tỉnh ĐBSCL mỗi năm xuất nhập khẩu khoảng 15 triệu tấn hàng hóa. Trong khi đó, hai cảng lớn trong khu vực là cảng Cần Thơ, cảng Cái Cui chỉ tiếp nhận được tàu 3.000-5.000 tấn. Vì vậy 70-80% lượng hàng hóa của ĐBSCL phải dồn lên cụm cảng TP.HCM hoặc Bà Rịa - Vũng Tàu bằng đường bộ để xuất khẩu với chi phí đội thêm khoảng 10 USD/tấn hàng rời hoặc 200 USD/container. Đó là chưa kể việc vận chuyển bằng đường bộ có thể làm giảm chất lượng hàng hóa, tăng tỉ lệ hư hao, gia tăng tình trạng quá tải trên hệ thống giao thông đường bộ.

Đón đầu luồng tàu biển vào sông Hậu, tháng 7-2009 Tổng công ty Hàng hải VN và UBND TP Cần Thơ đã khởi công công trình xây dựng cảng Cái Cui giai đoạn 2 với kinh phí 1.800 tỉ đồng. Dự kiến công trình này hoàn thành vào năm 2012 với công suất thiết kế xếp dỡ hàng hóa 6-7 triệu tấn/năm, tăng hơn 30 lần so với hiện nay. Ngoài ra, cảng Cần Thơ đã có kế hoạch mở rộng về phía thượng lưu, cảng Trà Nóc cũng chuẩn bị đến năm 2015 tiếp nhận tàu đến 10.000 tấn và tăng công suất xếp dỡ hàng hóa lên 2,3-6 triệu tấn/năm.

Theo ông Phan Thành Tiến - giám đốc cảng Cần Thơ, công trình đào kênh Tắt nối vào kênh Quan Chánh Bó là “chìa khóa vàng” để hệ thống cảng biển ĐBSCL phát triển.

Hàng hóa qua cảng biển ĐBSCL sẽ tăng 20 lần

Lượng hàng hóa thông qua nhóm cảng biển ĐBSCL dự kiến đến năm 2015 đạt 54-74 triệu tấn/năm, đến năm 2020 đạt 132-156 triệu tấn/năm và đến năm 2030 đạt 206-300 triệu tấn/năm (gấp 20 lần so với hiện nay).

Theo quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, trên sông Hậu sẽ phát triển, mở rộng xây dựng nhiều cảng biển mới như: cảng Cần Thơ với các khu bến Cái Cui, Hoàng Diệu - Bình Thủy, khu bến Trà Nóc - Ô Môn, cảng biển Trà Cú (Trà Vinh), Đại Ngãi (Sóc Trăng), cảng Bình Minh (Vĩnh Long), cảng Nam Cái Cui (Hậu Giang), cảng biển Mỹ Thới (An Giang), cảng Lấp Vò (Đồng Tháp).

NGỌC AN